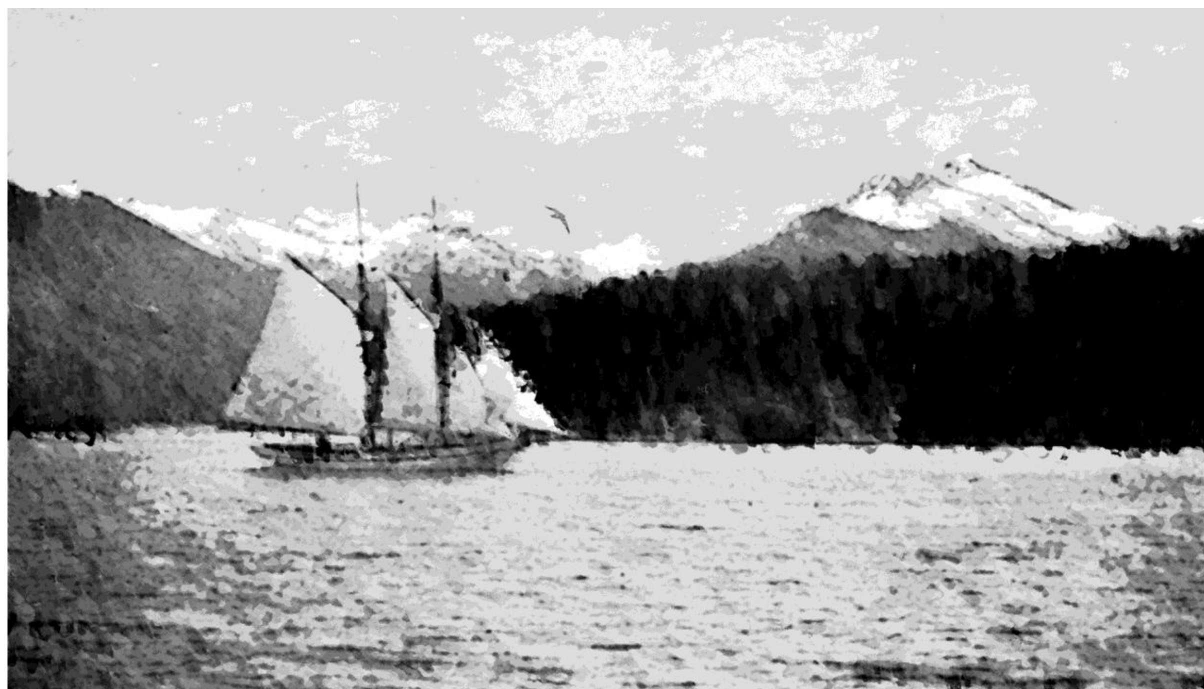
UNA GOLETA

y la excursión a su pecio

por Pacho Solari



Introducción

En la entrega anterior de *Una Goleta*, con los documentos conocidos pudimos establecer, entre otras cosas : que una vez que el Sr. Aarón de Anchorena resignó el usufructo de la isla en 1916, la goleta “Victoria” permaneció a flote amarrada al muelle, por lo menos hasta el año 1918, como lo testifica una excelente fotografía del Sr. Pablo Mange. Esto se debía, a que la ley que le otorgó ese usufructo, lo obligaba a dejar las mejoras efectuadas en la isla en caso de renuncia. (foto D)

Podemos además, apoyados en la contrastación de la foto mencionada con una postal en la que aparece aún en servicio el vapor Nahuel Huapi (Cachirulo), establecer que, entre 1918 y 1922, año de desguace del Cachirulo (encalló frente a San Carlos), la goleta fue embicada en la costa como suplemento del embarcadero hasta el año 1947, luego removida y hundida para construir el muelle para la Motonave Modesta Victoria, situación que también mencionamos en la nota. (fotos D, E, F)

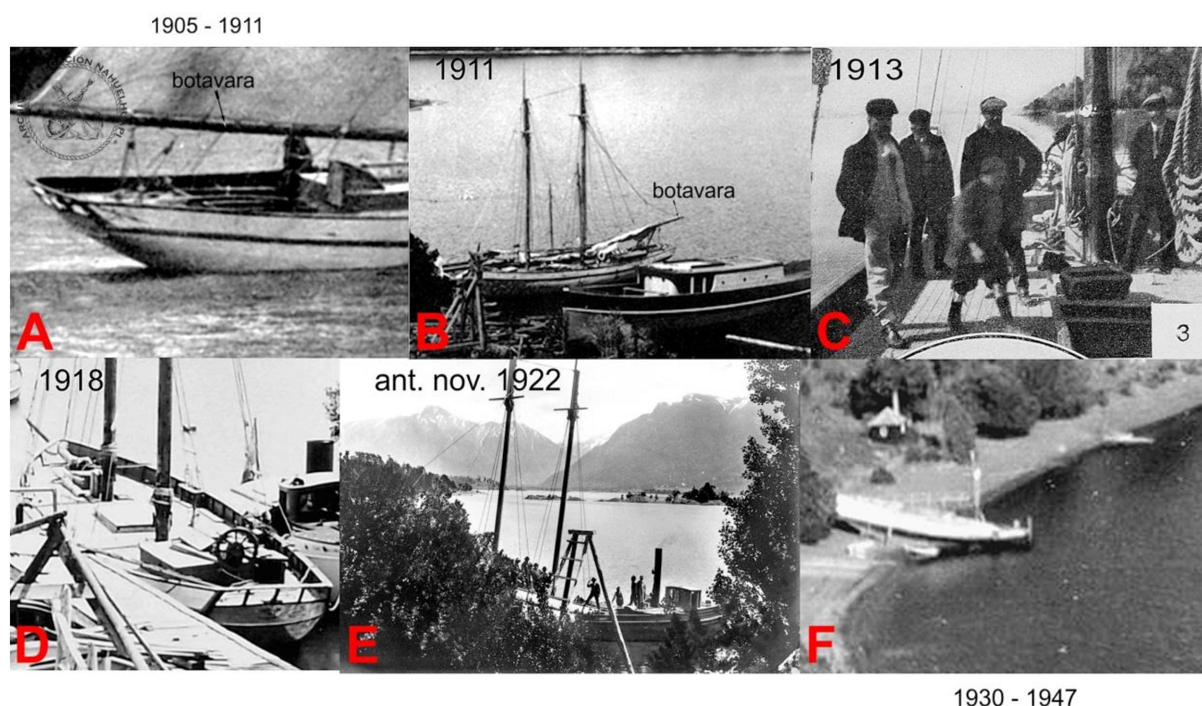
Pero, durante la investigación que dio por resultado el citado artículo, surgió una circunstancia, que nos indujo la necesidad de realizar esta excursión al pecio de la goleta,

para verificar en el lugar, los indicios que dieran la posibilidad de corroborar la evidencia develada por el nuevo estado de cosas. Y allá fuimos.

Las respuestas que generan más preguntas

Como todo buscador sabe, un hallazgo es solo un paso, de lo contrario, no sería un buscador, sino un “encontrador”. Esto es tan obvio, que esta última palabra no existe. Entonces, al abrir la puerta de la curiosidad por conocer, ya sabemos que esto sucede todo el tiempo, y menos mal que pasa, como en nuestro caso.

Durante la búsqueda de pruebas para respaldar, en su momento, el testimonio de doña Zunilda Macías (abr. 2002), sobe el nombre de la goleta (Victoria), surgió una nota de la revista Caras y Caretas, con el refuerzo de ese testimonio por parte de un pasajero de la misma nave en el año 1913.



Este pasajero, el Sr. Manuel Mujica, presentaba las evaluaciones de su inspección sobre el Río Limay, para determinar la factibilidad del transporte de maderas en jangadas. Esta nota, fue acompañada por fotografías, y en el epígrafe de una de ellas dice: “La comisión a bordo de la goleta ‘Victoria’, en viaje a la isla del mismo nombre”.

La fotografía, y en realidad su epígrafe, reforzaron testimonialmente, la mayor cantidad de testimonios posteriores de los vecinos vinculados fuertemente con la navegación que sostenían este nombre, como doña Zunilda y Francisco Capraro, por ejemplo.

Sin embargo, lo más revelador para nuestra nueva situación, se debió también a la imagen en cuestión.

Si relacionamos con detenimiento, la imagen (foto C), y parte del epígrafe: "…a bordo de la goleta 'Victoria', en viaje a…", obtenemos lo siguiente:

Primero, del epígrafe, una nave (goleta) "en viaje" hacia un sitio.

Luego, de la imagen, lago como un espejo, prácticamente sin viento, navegando a la I. Victoria con un gran paredón sobre babor, y por la posición de las sombras, probablemente en proximidades de La Tabla y cerca del medio día. Pero lo más revelador, es que navegan sin viento y sin botavaras, situación evidente que marca que no navegan a vela. ¿Entonces?

La goleta que navegaba, ¿sin velas?

Es útil recordar, que también habíamos establecido como hipótesis, que esta nave habiendo sido construida por orden de Wiederhold en 1896, luego fue reacondicionada por Mühlenpfortd para Anchorena, entre 1909 (año del hundimiento del cutter Pampa) y 1910 (año de la primera fotografía conocida, de la goleta navegando).

Por otro lado, en otra imagen de 1911 en Puerto Anchorena, que también publicamos, vemos a la goleta junto al futuro vapor Patagonia. Allí, se presenta con botavaras y las velas establecidas.

De todo esto, podemos obtener nuevos datos y promover una nueva hipótesis para la reconstrucción del historial de "La Goleta".

Tomaremos, para nuestro propósito, las fotografías B y C, para concluir que: según estas pruebas, entre 1911 y mayo de 1913, se le colocó algún tipo de propulsión mecánica a la goleta, dado que resulta improbable que un velero de ese porte navegue con escaso o nulo viento y sin botavaras para portar velas, como se ve en la imagen.

Además, sabiendo que, luego de tratar de eliminar con fuego lo que quedaba del "pseudo-muelle", solo se salvo la parte de popa sumergida, y que esto implicaba de forma afortunada, la conservación de la evidencia necesaria para confirmar nuestra hipótesis.



La Pire Co II

La Excursión

Muchos vecinos del Nahuelhuapi, cuando se refieren a “La Modesta”, nuestra veterana nave capitana, lo hacen con alguna frase que le otorga un gran prestigio; personalmente me agrada: “La Gran Dama del Lago”. Existen además, por otra opinión personal, “Las Damas de Compañía del Lago” de aquella: las espléndidas “Pire Có II” y la “Andi Hue”.

Afortunadamente, y gracias a la colaboración de Tomas Waller, la excursión se realizó a bordo de la Pire Có II y al mando del experimentado navegante José Pastrán.

Una vez a bordo y en viaje, se estableció que la prioridad era localizar el codaste de la goleta, esta es la parte de la estructura de la quilla, que corresponde al extremo popel de la misma y, que de habérsele colocado propulsión mecánica, debería haber conservado el conducto que atraviesa la “bocina”, por donde pasa el eje que va desde el motor hasta la hélice.

Según la tradición oral, estos restos, habían sido arrastrados hacia adentro de la bahía en Puerto Anchorena, pero no conocíamos una posición exacta. Luego de un extenso período de búsqueda, y con la información de un marinero de la Modesta, dimos con el pecio.

Como se puede ver en las imágenes, por fortuna se han conservado los últimos ocho metros popeles aproximadamente de la quilla, y la parte más baja del codaste, donde se

observa un conducto que confirma la existencia de un taladro (perforación), a través de esta parte de popa. Dicho taladro, está obturado con un grueso tapón de madera blanda.

En las imágenes, también se han advertido otros datos ilustrativos de esta hipótesis. En las últimas varengas, pero sobre todo en la penúltima, se observó que su forma es diferente a las otras, suponiendo modificaciones para operar de bancada de un motor.

A modo de cierre y, con los documentos reunidos podemos deducir, que en algún momento entre 1911 y mayo de 1913 le colocaron a la goleta algún tipo de propulsión mecánica. Esto incluso, pudo pasar, aun conservando la propulsión a vela. En la foto A, vemos al que gobierna la nave a popa, dentro de una especie de cockpit, gobernando con caña de timón. Luego, en la foto B, cuando todavía presenta las velas, evidencia una modificación en el sistema de gobierno por la aparición de una rueda de cabillas, que pudo haber implicado conjuntamente con la incorporación del motor, y finalmente en 1913, ya navegaba exclusivamente a motor al ser retiradas las botavaras.

Más adelante en el tiempo, y cuando la goleta queda definitivamente fuera de servicio, como ocurría en esos tiempos de escasos recursos, el motor es retirado para otros usos y se obturó la vía de agua con el grueso tapón.

Quiero expresar mi agradecimiento a: Tomas Waller por facilitarnos su hermosa nave y a su “gauchísimo” capitán, el amigo José Pastrán por conducirnos. A los amigos y buzos Simón Cuminetti y Sergio Tamagno y a nuestras respectivas compañeras y esposas por su compañía y, sobre todo el almuerzo.

También quiero expresar que la tarea consistió en la localización y tomas fotográficas exclusivamente, sin alterar en lo absoluto el sitio.

Esperamos pues, haber acercado un nuevo aporte para el historial de nuestra ya conspicua, Goleta del Nahuelhuapi. Slds. Crdls.

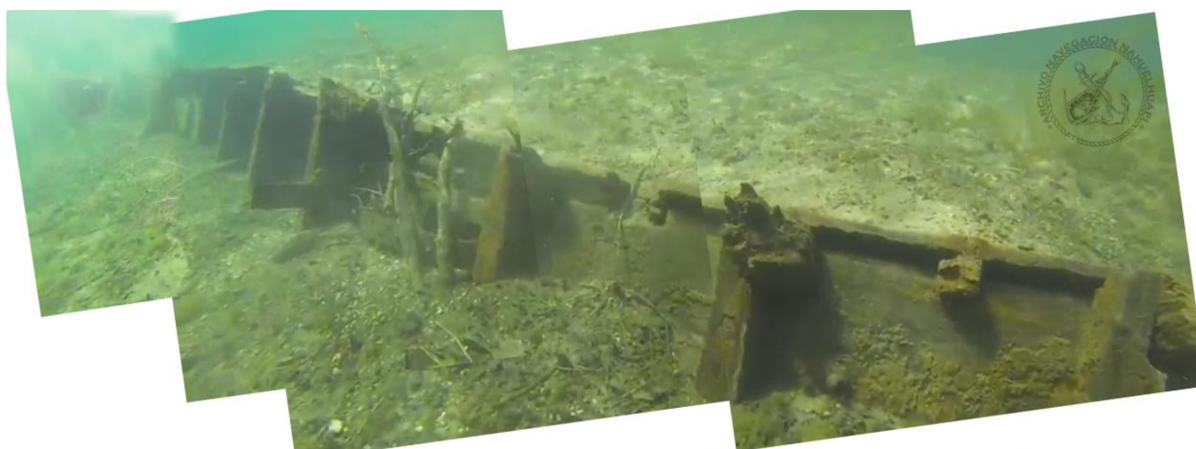
ANEXO FOTOGRAFÍAS



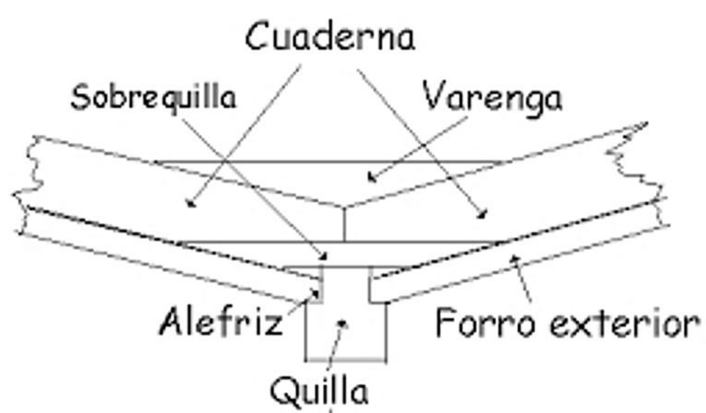
Sergio, Simón, Pacho y el Master José



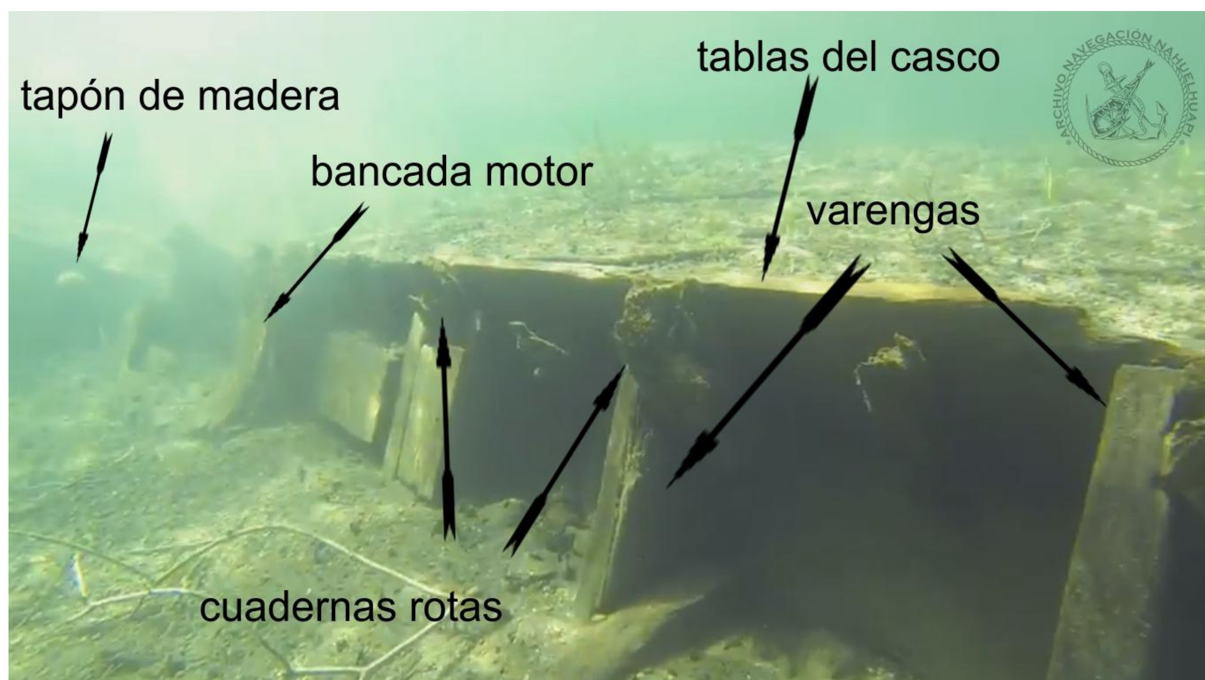
Los expedicionarios

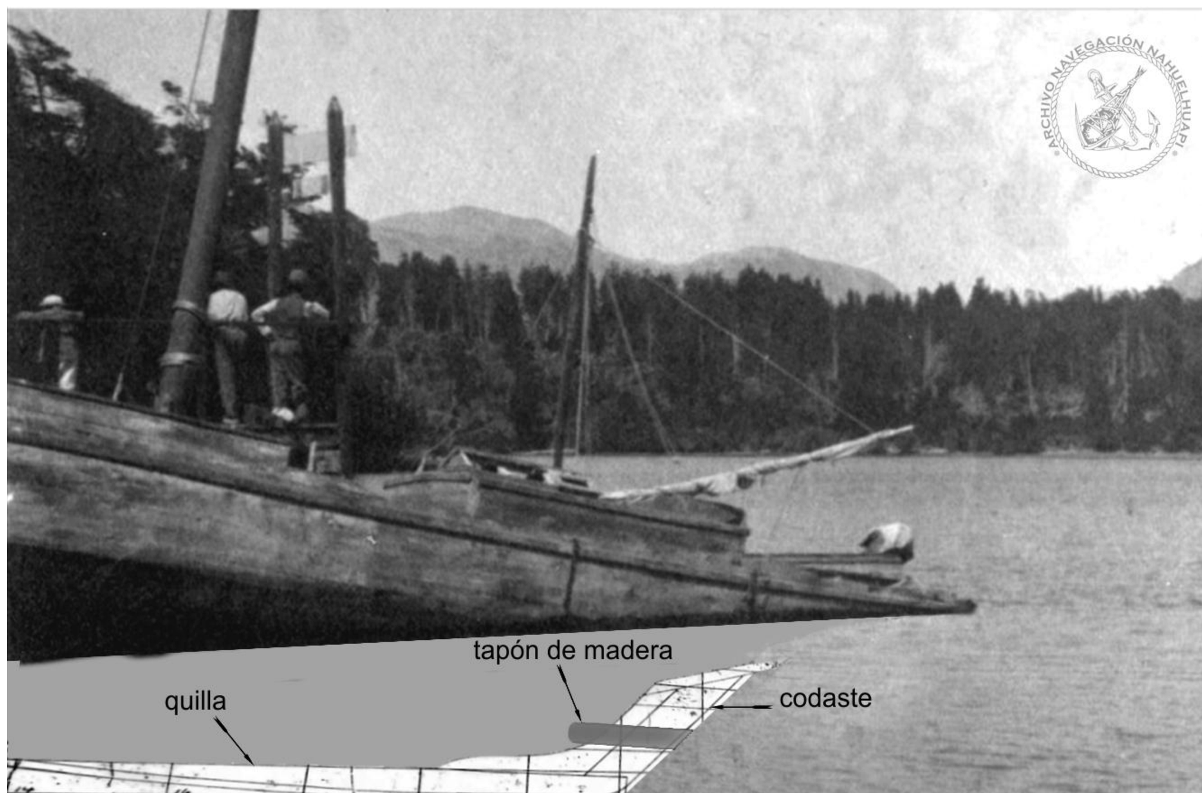


Parte popel de la quilla

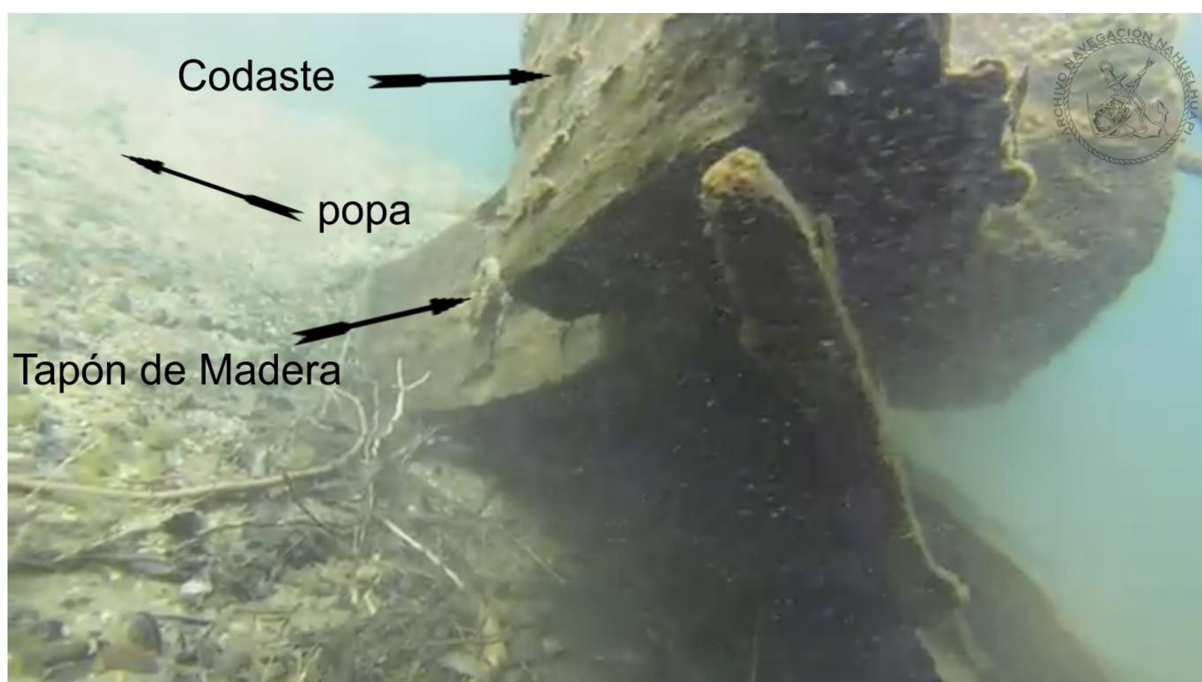


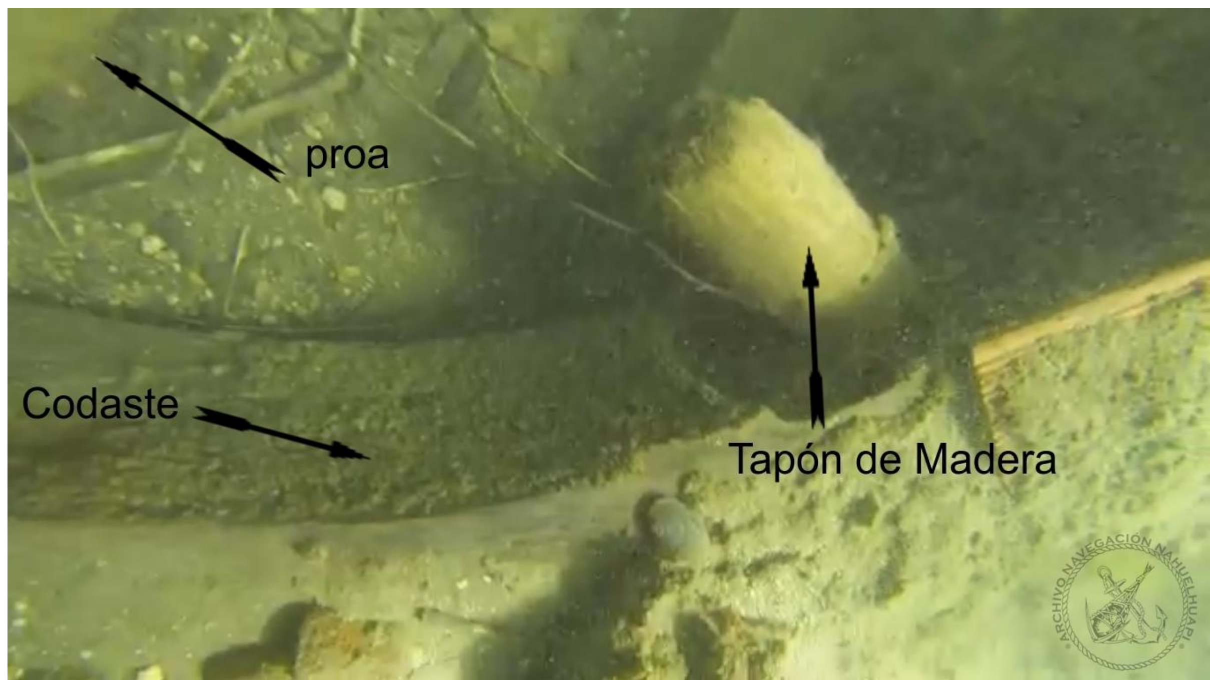
Nomenclatura





Ubicación simulada de los restos del pecio




proa
Codaste
Tapón de Madera
ARCHIVO NAVEGACIÓN NAHUELHUAPI


codaste
tapón de madera
varenga
quilla
tablas del casco
ARCHIVO NAVEGACIÓN NAHUELHUAPI